

# Kommunaler Richtplan Frauenfeld – Stellungnahme

Chrampf & Hirne, 31. August 2026



## Allgemeine Bemerkungen zum Richtplan

*Chrampf & Hirne (CH) bedankt sich für die Möglichkeit zur Mitwirkung zur Totalrevision kommunaler Richtplan, wie sie auch gesetzlich vorgesehen ist. Der folgende Beitrag wurde von der ständigen Arbeitsgruppe "Öffentlicher Raum" erarbeitet und von der CH Kerngruppe (Vorstand) verabschiedet. Wir bitten um eine wohlwollende Kenntnisnahme und Berücksichtigung unserer konstruktiven Vorschläge und freuen uns auf einen umfassenden und transparenten Bericht über die Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung.*

### 1. Würdigung

Wir anerkennen die hohe Qualität und Aktualität vieler im kommunalen Richtplan formulierten Entwicklungsziele. Die angestrebte Stadt der kurzen Wege, eine hochwertige Entwicklung des öffentlichen Raums, attraktive und klimaangepasste Freiräume, eine stärkere Nutzungsmischung sowie die Förderung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs decken sich in wesentlichen Punkten mit unserer Vorstellung eines lebenswerten, vielfältigen und zukunftsfähigen Frauenfelds. Wir unterstützen das Ziel, Frauenfeld als urbane, ambitionierte Stadt weiterzuentwickeln und das Wachstum für zusätzliche städtische Qualitäten zu nutzen.

Besonders begrüßen wir, dass Siedlung, Freiraum, Verkehr und Energie nicht isoliert betrachtet, sondern aufeinander abgestimmt werden sollen. Der Richtplan versteht Freiräume als Erholungs- und Alltagsräume, ökologische Infrastruktur und wichtigen Bestandteil des Stadtklimas.

Ebenso unterstützen wir den Anspruch, die Stadtentwicklung künftig qualitätsorientiert zu steuern. Bei der Entwicklung privater Areale wie auch öffentlicher Räume müssen die öffentlichen Interessen stärker berücksichtigt und planerisch gesichert werden. Angesichts des Wachstums und der damit verbundenen Herausforderungen erachten wir eine aktivere Rolle der Stadtplanung als notwendig. Um diese Ziele zu erreichen, soll der Richtplan vor allem in den Bereichen Siedlung und Verkehr überarbeitet werden. Wir haben dazu konkrete Änderungs- und Ergänzungsanträge formuliert.

### 2. Zum Prozess der Richtplanung

Wie bereits anlässlich der Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm (AP) Frauenfeld 5. Generation festgestellt, liegen auch beim kommunalen Richtplan umfassende Dokumente vor, die grundsätzlich für die "normale" Bevölkerung schwierig zu beurteilen sind und diese überfordern. Wiederum findet die Mitwirkung über die Sommerferien statt - immerhin wurde ausreichend Zeit eingeräumt. Hier sehen wir noch keine Überlegungen, wie diesem Umstand Rechnung getragen wird. Was ergab die Analyse im Rückblick auf die Erarbeitung des AP1? Dieses Thema stellt offenbar auch für andere eine Herausforderung dar.

#### Antrag

*0-1. Für zukünftige Vernehmlassungen im Bereich Planungen sind Überlegungen anzustellen sowie Lösungen zu suchen, wie die öffentliche Mitwirkung für die Bevölkerung vereinfacht werden kann.*

Vor der Vorstellung des neuen Richtplans fehlt eine Einordnung und insbesondere ein Rückblick zur aktuell noch gültigen Richtplanung. Was wurde erreicht, was nicht und weshalb? Die Botschaft "Berichterstattung über den Stand der Realisierung Richtplanung per Ende 2022" vom 31.10.2023 liegt bereits einige Zeit zurück. Auf eigene kritische Feststellungen wird in der aktuellen Planung nicht

eingegangen. Was sind die neuen wesentlichen Grundsätze und Änderungen gegenüber der bestehenden Richtplanung? Weshalb wurde die Errungenschaft einer gemeinsamen Richtplanung mit den Nachbargemeinden Felben-Wellhausen und Gachnang aufgegeben - und nicht bspw. neu zusätzlich mit Matzingen weitergeführt? Ebenfalls fehlt ein Ausblick: Was ist der Zeitplan für die der Richtplanung folgenden Schritte (insbesondere Revision Rahmennutzungsplanung)? In der aktuellen Vernehmlassungsversion erscheint der Richtplan eher als eine Zusammenfassung des planerischen Status Quo anstatt wegweisend für eine planerische Richtung.

#### **Antrag**

*0-2. Die Richtplanung ist zu ergänzen mit einer Einordnung und insbesondere einem Rückblick zur aktuell noch gültigen Richtplanung gemäss obigen Fragestellungen.*

Wenn richtig ausgewertet und gezählt wurde, so beinhaltet der neue Richtplan 182 (!) Massnahmen (ein Überblick fehlt in den Dokumenten). Rund 85 davon sollen "kurzfristig" angegangen werden. Andererseits gibt es wenige Massnahmen, die bereits in Umsetzung sind. Oder solche, die als selbstverständlich nächster Schritt folgen (Anpassung der Grundordnung). Viele Massnahmen sind zu wenig konkret. Auch soll eine Vielzahl von Studien produziert werden, obwohl bereits sehr viele Grundlagen vorliegen.

Dabei stellt sich die Frage, wie dies alles innerhalb der nächsten Richtplanperiode (15 Jahre) umgesetzt werden soll. Für CH ist klar, dass dies mit den bestehenden Ressourcen nicht möglich ist und somit vieles zu einem Papiertiger verkommt. Deshalb sollen die Massnahmenfülle nochmals sorgfältig überprüft, geordnet, verschlankt und vor allem priorisiert werden. Der Richtplan muss ein realistisches Programm sein für die nächsten 15 Jahre, das auch erreicht werden kann.

### **3. Zu den Massnahmen des Richtplans**

Die Analysen in den Planungsberichten - mit Ausnahme der Ausführungen zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) – liefern wichtige Informationen und sind nachvollziehbar. Die Massnahmen im Richtplan fallen demgegenüber deutlich ab, weil sie oftmals keine adäquaten Antworten auf die festgestellten Probleme geben. Es fehlt in vielen Fällen ein pragmatischer anwendungsnaher Ansatz, der realisierbare und prioritäre Massnahmen identifiziert.

Die einzelnen Massnahmen bewegen sich in den meisten Fällen auf hoher strategischer Flughöhe und sind inhaltlich unbestimmt.

- Dies lässt sich zum einen mit der Natur des Richtplans erklären: In der Richtplanung legt der Stadtrat die Grundsätze der Raumordnungspolitik behördenverbindlich fest und formuliert Leitplanken für raumwirksame Vorhaben, wobei für die nachgeordneten Planungen (u.a. Nutzungsplanung) Entscheidungsspielräume offengelassen werden.
- Für den hohen Abstraktionsgrad gibt es nach unserer Auffassung noch eine zweite Erklärung: Es fehlt dem Stadtrat offensichtlich der politische Wille, bei umstrittenen Themen klare Aussagen zu machen. Diese Konfliktvermeidungsstrategie erachten wir nicht als zielführend, denn die Diskussionen werden damit nur auf die spätere Umsetzung verschoben. Daraus resultieren Planungsgrundsätze, die unspezifisch bleiben und die ortsspezifischen Qualitäten und Potenziale von Frauenfeld nicht zu benennen, geschweige denn zu fördern vermögen. Der Richtplan könnte in dieser Form auf eine X-beliebige Stadt in der Schweiz angewendet werden, was wir sehr bedauern. Obwohl der Stadtrat mit seinem Gesamtbild der Agglomeration bereits klare Aussagen getroffen hat, werden diese nicht als Massstab zum Bewerten der Massnahmen in den Richtplan überführt.

Im Richtplan dominieren prozessuale Massnahmen: Es sollen neue Planungen, Gestaltungsmerkmblätter, Prüfaufträge, städtebauliche Studien, Monitorings und Qualitätssicherungen in Auftrag gegeben

werden. Massnahmen, die eine klare inhaltliche Aussage enthalten, sind deutlich weniger vertreten. Frauenfeld wird seinem Ruf als Stadt, die viel plant<sup>1</sup> und wenig umsetzt, erneut gerecht.

Aus der Vergangenheit lernen: Ein Vergleich zwischen dem vorliegenden Richtplanentwurf und dem geltenden Richtplan Siedlung und Verkehr von 2011 kann wichtige Erkenntnisse liefern und verhindern, dass wir uns im Kreis drehen und die immer gleichen Massnahmen erneut festsetzen, welche in der Folge wiederum ausbleiben oder wirkungslos verpuffen. Wir vermissen eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Stärken (z.B. Gesamtschau Verkehr und Siedlung) und den Schwächen (z.B. tiefer Umsetzungsgrad) des geltenden Richtplans. Die Revision eines Richtplans ist kein planerischer Neustart auf der grünen Wiese, sondern sie ist eingebunden in die Entwicklung unserer Stadt und kann nur im Kontext der Vorgängerplanungen weiterentwickelt werden.

Einige Massnahmen im Richtplanentwurf 2026 sind nicht neu, sondern werden aus dem Richtplan 2011 übernommen. Dazu gehören beispielsweise die folgenden Massnahmen.

- RP 2011: Erarbeitung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten für wichtige Stadtzufahrten (SN 2.5)  
RP 2026: Ortsbilder der Einfallachsen weiterentwickeln (S-12.1 ff)
- RP 2011: Arbeitsgebiete: Gebietstypen entwickeln (S.4.1, Realisierung bis 2018)  
RP 2026: Prüfung von Arbeitsplatzprofilen (S-6.1), Realisierung bis 2035
- RP 2011: Quartierzentren werden als Aufenthalts- und Identifikationsräume aufgewertet (S.6.2), bis 2022  
RP 2026: Stadtzentralitäten von kommunaler Bedeutung: Erarbeitung Vertiefungsstudien (S8.1) bis 2030
- RP 2011: Überarbeitung Parkierungsbestimmungen (MP.4.1) bis 2018  
RP 2026: Überprüfung des Parkierungsreglements (M-7.1) bis 2030

Hierzu stellen sich folgende Fragen: Welche Erkenntnisse zieht man daraus, dass die aufgeführten Massnahmen des Richtplans 2011 nach 15 Jahren immer noch nicht umgesetzt sind? Fehlen dafür brauchbare Instrumente bzw. Verfahren oder fehlt es am politischen Willen? Liegt es an fehlender personeller Kontinuität? Weshalb werden diese Massnahmen erneut in den Richtplan aufgenommen? Was wird seitens der Stadt getan, um die Realisierungschancen zu verbessern?

#### 4. Zur Methodik des Richtplans

Der vorliegende Richtplan erfüllt die Anforderungen an eine zeitgemässe Richtplanung nur teilweise. Als kritisch erachten wir die folgenden Punkte:

- Im Richtplanentwurf 2026 gibt es im Unterschied zum Richtplan 2011 keine detaillierten Massnahmenblätter. Dies erhöht die Gefahr, dass viele Massnahmen verkürzt daherkommen oder nicht zu Ende gedacht werden. Bei den Massnahmen handelt es sich zum Teil um reine Aufzählungen ohne spezifische Aussagen (z.B. S-12, S-13, S-22, M-6).
- Bei vielen Massnahmen wird die Ausgangslage nicht berücksichtigt; bestehende Erkenntnisse und Planungen werden oft nicht erwähnt, dadurch gehen wichtige Erkenntnisse verloren.
- Bei den einzelnen Massnahmen werden keine Abhängigkeiten oder Zielkonflikte aufgezeigt (anders noch der Richtplan 2011).
- Die Richtplanfestlegungen (Koordinationsstand) Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung sind in vielen Fällen nicht nachvollziehbar. Es dominieren Zwischenergebnisse

---

<sup>1</sup> Einen guten Überblick über die vielen Planungen, Konzepte und Studien gibt die Antwort des Stadtrates vom 21.1. 2020 zur Einfachen Anfrage betreffend „Übersicht offene/unveröffentlichte Konzepte, Studien, Reglemente, Planungen, Abklärungen sowie Stand der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1+2 und aus dem Mobilitätskonzept 2030“ von Gemeinderat Roman Fischer, <https://www.frauenfeld.ch/public/upload/assets/31836/EA%20Übersicht%20offene%20unveröffentlichte%20Konzepte%20von%20GR%20Roman%20Fischer.pdf?fp=1>

(Verfahrensaufträge), wo eigentliche Festsetzungen angezeigt wären, weil die Frage schon mehrmals geprüft wurde.

- Die Richtplankarten sind zum Teil überladen und schwer lesbar.
- Bei den Massnahmen werden keine Kosten aufgeführt (anders als im Richtplan 2011). Der Richtplan wäre *die* Gelegenheit, grössere Investitionskosten (grobe Schätzungen) aufzuzeigen, die ausserhalb des Zeithorizonts des Finanzplans liegen (siehe dazu bereits die Mitwirkung CH vom 8.12. 2010 zum RP 2011). Im Gemeinderat wurde mehrfach (und zu Recht) eine Übersicht über die anstehenden Kosten für die städtische Infrastruktur (Bau und Sanierung) verlangt. Um Fehlplanungen und falsche Prioritätensetzungen zu verhindern, erachten wir eine Übersicht über die Kosten und deren Abstimmung mit den finanzpolitischen Möglichkeiten der Stadt für dringend erforderlich.

Mit Blick auf die grosse Zahl der Massnahmen gehen wir davon aus, dass das Geld wohl kaum für alles reichen wird. Wir setzen die Priorität bei den Projekten, bei denen die Planung bereits weit fortgeschritten ist (z.B. Aufwertung Innenstadt) und der Bevölkerung einen unmittelbaren Nutzen bringen.

- Die Unterlagen der Stadt lassen darauf schliessen, dass der Richtplan weitgehend als statistisches Instrument verstanden wird. Richtplanung ist jedoch ein dynamischer Prozess, denn die Richtplanungsaufgaben verändern sich laufend und müssen weitergeschrieben werden. Der Richtplan muss regelmässig überprüft und bei Bedarf gestützt auf entsprechend Beschlüsse des Stadtrates angepasst werden (vgl. Art. 9 Abs. 2 RPG). Die Nachführung soll digital auf der städtischen Website erfolgen und so für die Öffentlichkeit transparent sein.

#### *Anträge (betreffen alle Massnahmen im Richtplantext)*

*0-3. Die ca. 182 Massnahmen sind kritisch zu hinterfragen, zu reduzieren und entsprechend zu priorisieren. Es sollen nur Massnahmen aufgeführt werden, die auch tatsächlich in der nächsten Richtplanperiode angegangen und möglichst umgesetzt (oder qualifiziert verworfen/abgeändert) werden. Dafür sollen die Massnahmen konkreter formuliert werden - am besten wiederum mit Massnahmenblättern.*

*0-4. Die zur Verfügung stehenden Ressourcen sollen aufgezeigt und ins Verhältnis zum geschätzten Aufwand für die Massnahmen gesetzt werden.*

*0-5. Für jede Massnahme sind die Ausgangslage sowie allfällige Zielkonflikte und Abhängigkeiten aufzuzeigen.*

*0-6. Für jede wesentliche Massnahme sind die Folgekosten (grobe Schätzung) zu ermitteln und mit der mittel- und langfristigen Finanzplanung der Stadt abzustimmen.*

*0-7. Für die kontinuierliche Überprüfung und Anpassung der Massnahmen des Richtplans ist ein geeignetes Verfahren festzulegen. Die Ergebnisse sind in einem digitalen Informationssystem festzuhalten und auf der städtischen Website zu veröffentlichen.*

*0-8. Die ortsspezifischen Qualitäten von Frauenfeld sind präziser zu analysieren und klarer zu benennen. Aufgrund dieser Erkenntnisse ist ein klarer Massstab für die Massnahmen des Richtplans abzuleiten.*

## Bemerkungen zum Richtplantext und Richtplankarten

### 1 Siedlung

#### Allgemeines

Frauenfeld ist eine Stadt im Wandel. Aus dem ruhigen Landstädtchen der sechziger Jahre mit rund 15'000 Bewohnenden ist ein eigenständiges regionales Zentrum mit rund 27'000 Einwohnerinnen und Einwohnern geworden, das als Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Kulturort geschätzt wird. Und die Stadt wächst weiter, sie wird urbaner und bald einmal 30'000 Bewohnende zählen. Das Wachstum verstehen wir als Chance für mehr Vielfalt und Lebendigkeit und einen gut ausgebauten Service Public. Der Richtplan Siedlung hat die Rahmenbedingungen zu schaffen, um dieses Wachstum in sinnvollen Etappen zu ermöglichen.

Wachstum und Verdichtung werden von der Bevölkerung nur akzeptiert, wenn damit eine hohe Qualität der Bauten, Strassen- und Freiräume verbunden ist. Die vorliegende Revision des Richtplans ist eine Chance, diese Anliegen in eine verbindliche Form und in klare inhaltliche Aussagen umzusetzen. Dies ist nur zum Teil gelungen.

Das Thema Schwammstadt kommt lediglich "stiefmütterlich" am Rande im Richtplan Freiraum (Ziele und stadteigene Freiräume) vor. Die Schwammstadt muss sich aber auch im Siedlungsgebiet durchsetzen und zum Prinzip werden. Das Thema ist geeignet aufzuarbeiten und eine geeignete Massnahme abzuleiten. Auch ist die Schwammstadt als Thema in "F-5 Revision des Rahmennutzungsplans" aufzunehmen.

#### Antrag

*1-1. Das Thema Schwammstadt ist aufzuarbeiten und geeignet in den Richtplan aufzunehmen.*

#### 1.1 Ziele und Strategien der ortsbaulichen Entwicklung

Wir unterstützen die Ziele und Strategien, die Frauenfeld als urbane, ambitionierte Stadt mit Wachstumspotential positioniert.

Frauenfeld wird als selbstbewusste Kleinstadt bezeichnet. 2030 wird Frauenfeld voraussichtlich rund 30'000 Einwohnerinnen und Einwohner zählen. Besser wäre es deshalb von einer mittleren Stadt zu sprechen. Frauenfeld belegt Platz 31 von 177 Schweizer Städten mit einer Bevölkerung von mehr als 10'000. Etwas mehr urbaner Stolz ist hier angebracht.

Insgesamt sind im Richtplan Siedlung sehr viele Planungen und Studien als kurzfristige Massnahmen ausgewiesen, was in Anbetracht der gegenwärtigen Ressourcen im AHS als unrealistisch erscheint. Wir wünschen uns hier eine plausiblere Priorisierung der Massnahmen.

#### Anträge:

*1.1-1. Frauenfeld ist nicht als Kleinstadt, sondern als mittlere Stadt zu bezeichnen.*

*1.1-2. Die Massnahmen sind hinsichtlich der Zeiträume ihrer Umsetzung erneut zu prüfen und realistischer festzulegen.*

## 1.2 Siedlungstypologien

Hier wird eine interessante neue Analyse der Stadtstruktur vorgelegt, insbesondere was den Typus des urbanen Stadtkörpers betrifft. Die zugehörigen Massnahmen wirken allerdings eher hilflos und beschränken sich auf die Erarbeitung von Gestaltungsmerkblättern und Leitfäden.

Massnahme S-1: Frage: Warum braucht es zusätzlich einen Gestaltungsrichtplan Innenstadt, wo es doch das Projekt Aufwertung Strassenräume Innenstadt gibt?

Massnahme S-3.1 /Richtplankarte Siedlung: Frage: Wie wird der urbane Stadtkörper abgegrenzt? Nach welchen Kriterien erfolgt die Zuordnung von heutigen Arbeitszonen zum urbanen Stadtkörper?

Massnahme S-3.3: Frage: Wie funktioniert der Entwicklungsbonus, ist er vereinbar mit dem kantonalen Planungs- und Baugesetz?

### Antrag

*1.2-1. Die in der Begründung formulierten Fragen zu den Massnahmen S-1, S-3.1 und S-3.3 sind im Rahmen des Mitwirkungsberichts zu beantworten.*

Massnahmen S-3.2, S-4, S-5: Diese Massnahmen können gestrichen werden, da deren Bedarf nach der BZO Revision (Massnahme S-2) nicht mehr gegeben sein sollte.

### Antrag

*1.2-2. Streichung der Massnahme S-3.2 Erarbeitung eines Gestaltungsmerkblatts mit Kriterienkatalog*

*1.2-3. Streichung der Massnahme S-4 Erarbeitung eines Gestaltungsmerkblatts mit Kriterienkatalog*

*1.2-4. Streichung der Massnahme S-5 Erarbeitung eines Gestaltungsmerkblatts mit Kriterienkatalog*

## 1.3 Zentrumsfunktionen

### 1.3.2 Stadtzentralitäten von kommunaler Bedeutung:

Der Begriff Stadtzentralitäten bzw. Zentralitäten ist schwer verständlich und durch einen umgangssprachlich verständlicheren Begriff zu ersetzen. Auch fehlt (z.B. im Beschrieb als «*wichtige städtische Identifikationsorte*», s. 1.3.3) ein Bezug zu den (hierarchisch untergeordneten) *Quartiertreffpunkten von lokaler Bedeutung*.

Massnahme S-8.3: Die Wahl des Ostplatzes (sprich Towerkreisel) als Identifikationsort fürs Langdorf ist nicht nachvollziehbar, weil er zu weit im Osten liegt.

Massnahmen S-8.1 bis S-8.5: Die publikumsorientierte Nutzung der Erdgeschosse in den fünf «Stadtzentralitäten» ist ein zentraler Hebel für lebendigere Quartiere um wichtige Verkehrsknoten. Der Ansatz, minimale Anteile an aktiven Nutzungen im Erdgeschoss festzulegen, ist richtig. Dafür genügt ein Appell an die Grundeigentümer jedoch nicht, es braucht zusätzlich grundeigentümerverbindliche Instrumente<sup>2</sup>.

### Antrag

*1.3.2-1. (Ergänzung der Massnahmen S-8.1 bis S-8.5)*

*In den «Stadtzentralitäten» werden publikumsorientierte Erdgeschossnutzungen und eine Mindesthöhe für Erdgeschosse geprüft und über die Nutzungs- bzw. Sondernutzungsplanung gesichert. Für die Umsetzung kommen verschiedene Instrumente wie das Baureglement, Gestaltungsplanpflicht oder Pflichtbaulinien in Frage.*

### 1.3.3 Quartiertreffpunkte von lokaler Bedeutung:

---

<sup>2</sup> Siehe Kommunalen Richtplan Winterthur, April 2026, Massnahme S 2.1.3, S. 74.

In Sachen Quartierentwicklung ist Frauenfeld nicht gut aufgestellt, und absehbar ist keine Besserung erkennbar. Wie bereits vor einem Vierteljahrhundert im Stadtentwicklungskonzept 2002 (Feddersen und Klostermann) werden zehn *Quartiertreffpunkte* vorgeschlagen (vgl. «Quartieranalyse», Planungsbericht Siedlung) – ohne Eckpunkte, welches Nutzungs- und Nutzerprofil einem Quartiertreffpunkt eigen sein soll. Ob die implizite Übernahme der Quartiervereinsgrenzen zur Definition eines Quartiers sachdienlich ist, wäre zu diskutieren.

Die gewählte Massnahme (Entwickeln eines Konzepts für die soziale Infrastruktur) erweist sich als ebenso hilflos wie die «Städtische Strategie zur Entwicklung der Quartiere» von 2023.

#### Anträge

*1.3.3-1. (S-9.1 streichen und zu ersetzen wie folgt)*

*In einem Pilotprojekt entwickelt und erprobt die Stadt Frauenfeld einen Quartiertreffpunkt und liefert praktisch relevante Eckdaten für den Leistungsumfang (Angebotsprofil, Raumbedarf, personelle Ressourcen), die Investitions- und Betriebskosten und die Zielgruppen dieses Angebots. Zwischenergebnis, kurzfristig, AKS, Schulgemeinden, ad hoc-Einwohnervertretung.*

*1.3.3-2. (S-9.2 streichen und zu ersetzen wie folgt)*

*Aufgrund der Erfahrungen mit dem Pilotprojekt werden zwei weitere Standorte bestimmt und Quartiertreffpunkte eingerichtet. Zwischenergebnis, mittelfristig, AKS, -.*

## 1.4 Entwicklungsgebiete

Der Begriff «Ortsbild umstrukturieren» ist irritierend, besser wäre «Areale umstrukturieren».

Wir vermissen eine Einordnung der ausgeschiedenen Entwicklungsgebiete in einen grösseren Zusammenhang und die Abstimmung aufeinander. Dadurch wird das bereits heute negativ wahrgenommene Bild eines Flickenteppichs weitergeführt. Der Richtplan sollte hierzu eine Aussage machen.

### 1.4.1 Ortsbild Murgbogen umstrukturieren

Die Umnutzung des Murgbogens ist eine einmalige Chance für die Entwicklung von Frauenfeld und muss deshalb mit grosser planerischer Sorgfalt erfolgen. Wir unterstützen die Ziele und Grundsätze dieser Arealentwicklung.

Das Wachstumspotenzial des Murgbogens wird unterschätzt: 5'000 Raumnutzende sollen hier Platz gemäss Planungsbericht Siedlung (S. 24) stattfinden. Das tatsächliche Potential liegt deutlich höher<sup>3</sup>, wird jedoch aufgrund fehlender Kapazitäten des bestehenden Strassennetzes heruntergeschraubt. Das Strassennetz darf jedoch nicht als limitierender Faktor betrachtet werden, da sich der Murgbogen aufgrund seiner zentralen Lage als autoarme bzw. autofreie Siedlung bestens eignet. Die Wachstumsprognosen für den Murgbogen und damit auch die Prognosen für die ganze Stadt<sup>4</sup> sind zu konservativ ausgefallen.

Massnahme S-10.1 bis S-10.4: Die Planungskaskade Testplanung, Masterplanung, Gestaltungsplan, Anpassung Grundordnung ist nachvollziehbar. Mit der notwendigen Umzonung der Arbeitszonen in Mischzonen hat die Stadt einen wirksamen Hebel in der Hand, um von den Grundeigentümern eine angemessene Mehrwertabgabe und die Schaffung von preisgünstigem Wohnraum einzufordern.

Massnahme S-10.4: Hier wird die Option einer kantonalen Nutzungszone (§ 22 PBG) erwähnt. Diese Option erachten wir als fragwürdig, weil die Stadt damit Planungskompetenzen aus der Hand gibt.

---

<sup>3</sup> 6'500 -11'100 Raumnutzende je nach Entwicklungsform, siehe Grundlagenbericht Gesamtbild Agglomeration Frauenfeld, 2021, S. 64 [https://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/public/upload/assets/34995/20210507\\_Gesamtbild\\_Grundlagenbericht.pdf?fp=1](https://www.stadtentwicklung-frauenfeld.ch/public/upload/assets/34995/20210507_Gesamtbild_Grundlagenbericht.pdf?fp=1)

<sup>4</sup> Zunahme von 7'300 Raumnutzenden bis zum Jahre 2040 (siehe Planungsbericht Siedlung, S. 22)

#### Anträge (Ergänzung der Massnahmen S-10.1 bis S-10.4)

1.4.1-1. Die Entwicklung des Murgbogens ist auf mindestens 8'000 Raumnutzende auszurichten.

1.4.1-2. Bei den anstehenden Umzonungen im Murgbogen wird – neben anderen Ausgleichsleistungen – im Rahmen von städtebaulichen Verträgen zwischen 20 bis 30% preisgünstiger, vorzugsweise gemeinnütziger Wohn- und/oder Gewerberaum gesichert<sup>5</sup>.

1.4.1-3. Die Stadt stellt sicher, dass im Murgbogen autoarmes und -freies Wohnen realisiert wird.

#### 1.4.2 Ortsbild Langfeld umstrukturieren

Im kantonalen Konzept zu Entwicklungsschwerpunkten (ESP) im Kanton Thurgau ist das Langfeld als Teil des ESP Langdorf mit dem Profil Güter-/produktionsintensiver ESP eingestuft<sup>6</sup>. Bei diesem ESP-Profil liegt der Schwerpunkt der Nutzungen auf der industriellen und gewerblichen Produktion<sup>7</sup>. Eine zusätzliche Wohnnutzung ist nicht vorgesehen<sup>8</sup>. Es stellt sich somit die Frage, ob die von der Tuchs Schmid AG im Rahmen einer Testplanung geforderte Umzonung<sup>9</sup> in ein Mischquartier mit Wohnen (bis 500 Bewohner:innen) und Arbeiten überhaupt zulässig ist. Eine Wohnnutzung in einem Umfeld mit industrieller und gewerblicher Nutzung erachten wir als problematisch. Es würde eine Wohninsel geschaffen, die nicht in ein gewachsenen Wohnquartier eingebunden wäre. Wohnen soll primär im Murgbogen stattfinden<sup>10</sup>.

Als Ziel wird ein dichtes, modernes Arbeits- und Mischquartier definiert. Was ist mit dem unspezifischen Begriff «modern» genau gemeint?

Massnahme S-11.1: Durchführung von ergänzenden städtebaulichen Studien, wobei die Erkenntnisse aus der privaten Testplanung Tuchs Schmid miteinbezogen werden.

Diese Vorgaben sind einseitig und gehen davon aus, dass eine Umzonung in eine Mischzone planerisch sinnvoll ist. Für diese Annahme fehlt zurzeit der Nachweis, denn die gesetzlich geforderte umfassende Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen hat noch gar nicht stattgefunden. Die Stadt muss diese Frage unabhängig prüfen und darf sich dabei nicht auf die Ergebnisse der privaten Testplanung abstützen<sup>11</sup>.

Massnahme S-11.2: Aufgrund der oben genannten Bedingungen soll die Anpassung der Grundordnung lediglich geprüft werden.

#### Anträge

1.4.2-1. Bevor die Stadt weiter über eine Umzonung verhandelt, ist die Option Festhalten an der geltenden Arbeitszone vertieft zu prüfen mit dem Ziel, für den industriell-gewerblichen Sektor Entwicklungsmöglichkeiten zu sichern.

1.4.2-2. Massnahme S-11.2 wird umformuliert zu:

Aufgrund der Ergebnisse der städtebaulichen Studien und der Erkenntnisse aus der privaten Testplanung Tuchs Schmid wird eine Anpassung der Grundordnung geprüft.

Diese Massnahme soll als Zwischenergebnis mittelfristig angesetzt werden.

<sup>5</sup> siehe Aktionsplan des Bundes gegen Wohnungsknappheit vom 13.2. 2024, Massnahme C.2.1

<sup>6</sup> Amt für Raumentwicklung Kanton Thurgau, Stand Juni 2026, S. 41

<sup>7</sup> <https://raumentwicklung.tg.ch/public/upload/assets/189960/Konzept%20ESP%20TG.pdf?fp=1>

<sup>8</sup> ARE, a.a.O., S. 4

<sup>9</sup> ARE, a.a.O., S. 5

<sup>10</sup> <https://tuchschmid-quartier.ch>

<sup>11</sup> Für den ESP Murgbogen (ARE, a.a.O., S. 37) hat der Kanton ein anderes Profil festgelegt: Nutzungsintensiver ESP. Diese Standorte eignen sich besonders gut für eine hohe Arbeitsplatzdichte. Sie weisen grundsätzlich eine Mischung von dienstleistungsorientierten Arbeitsplätzen und *ergänzenden Wohn- oder öffentlichen Nutzungen* auf.

<sup>11</sup> Die positiven Statements von Mitgliedern des Stadtrates zur Vision Tuchs Schmid-Quartier (TZ 18. 6. 2026) sind verfrüht und gefährden eine unabhängige Interessenabwägung.

#### 1.4.3 Ortsbilder der Einfallachsen weiterentwickeln

Aus unserer Sicht fehlt die Einfallsachse St. Gallerstrasse mit der besonderen Bedeutung der FW-Bahn-Haltestelle Marktplatz, sowie dem Holdertorkreisel und dem Spiegelhof.

Massnahmen S-12.1 bis S-12.3: Es ist fraglich, ob die Durchführung von ergänzenden städtebaulichen Studien weiterhilft. Analoge Massnahmen im Richtplan Siedlung 2011 (SN 2.5 und S 5.3) haben jedenfalls wenig bewirkt. Dass die Stadt Studien in Auftrag geben will, ist zwar löblich, widerspiegelt aber eine Top-Down Mentalität, die es meist nicht vermag, die Grundeigentümer in die Pflicht zu nehmen. An dieser Stelle sehen wir mehr Potenzial in der Definition einer Gestaltungsplanpflicht mit qualitätssicherndem Verfahren.

#### **Antrag**

*1.4.3-1. Es ist eine Massnahme zur Einfallsachse St.Gallerstrasse in den Richtplan aufzunehmen.*

#### 1.4.4 Weitere zentrumsnahe Potentialgebiete

Dass die zentralen grossflächigen oberirdischen Parkplatzanlagen Marktplatz, oberes Mätteli und unteres Mätteli als unternutzte Flächen und als Potenzialgebiete für eine identitätsstiftende bauliche Entwicklung eingestuft werden, erachten wir als Meilenstein für Frauenfeld.

Wir unterstützen, dass die Stadtentwicklung über qualitätssichernde Verfahren vorangetrieben werden soll, jedoch sind sämtliche Massnahmen nur sehr vage umschrieben. Wir erwarten hier mehr Angaben zum Ziel, Umfang, Betrachtungsperimeter und Kosten der Verfahren.

#### **Antrag**

*1.4.4-1. Die Verfahren der Massnahmen S-13.1 bis S.13-4 sind nicht mittelfristig, sondern kurzfristig (bis 2030) umzusetzen. Vor allem beim oberen Mätteli besteht zeitlicher Druck, weil dieses Areal zusammen mit der Stadtkaserne entwickelt werden muss (Abschluss Umbau 2030).*

*1.4.4-2. Sämtliche Massnahmen S13.1 bis S13.6 sind präziser zu formulieren.*

#### 1.4.5 Neubaugebiete

Die Ausgangslage sowie Ziele/Grundsätze können nachvollzogen werden. Jedoch ist die Massnahme S-14 zu vage. Es fehlt die Beschreibung, was die Überlegungen dahinter sind. Entsprechend kann keine Wertung vorgenommen werden. Um das Entwicklungspotenzial der vorhandenen Baulandreserven zeitnah aktivieren zu können, bedarf es einer kommunalen Regelung. Diese Regelung soll nicht nur geprüft, sondern auch aktiv entwickelt werden. Hier sehen wir kurzfristigen Handlungsbedarf. Der Kanton Thurgau liegt im nationalen Vergleich weit zurück<sup>12</sup> und wird kaum in nützlicher Frist eine Rechtsgrundlage liefern können.

#### **Antrag**

*1.4.5-1. Die Massnahme S-14 wird geändert zu:*

*Die Stadt prüft und entwickelt eine kommunale Regelung zur Baulandmobilisierung.*

*Diese Massnahme soll als Festsetzung kurzfristig angesetzt werden.*

#### 1.4.6 Höhenentwicklungskonzept

Dass ein Konzept von so grossem öffentlichem Interesse und so hoher städtebaulichen Bedeutung ohne öffentliche Mitwirkung über den Richtplan behördenverbindlich gemacht wird und daraus grundeigentümerverbindliche Regelwerke abgeleitet werden sollen, ist für uns inakzeptabel. Dass das HEK ohne ein unabhängiges Begleitgremium bzw. einer unabhängigen Expertenkommission erarbeitet worden ist, können wir nicht nachvollziehen. Es grenzt schon fast an Zynismus, dass aus dem HEK qualitätssichernde Verfahren abgeleitet werden, dieses selbst jedoch kein solches Verfahren durchlaufen

---

<sup>12</sup> <https://www.espacesuisse.ch/de/raumplanung/handlungsfelder-der-innenentwicklung/baulandmobilisierung>

hat. Bevor eine Festlegung des HEK (S-15.1) oder eine Anpassung der Grundordnung (S-15.2) auf der Grundlage des HEK vorgenommen wird, muss zwingen eine öffentliche Mitwirkung stattfinden.

#### *Antrag*

*1.4.6-1. Bevor die Massnahmen S-15.1 oder S-15.2 angegangen werden, wird eine öffentliche Mitwirkung zum Höhenentwicklungskonzept durchgeführt.*

## **1.5. Qualitätssicherung**

### 1.5.1 Ortsbauliche Qualitätssicherung

Die Massnahme S-17.1 wird ausdrücklich begrüsst. Wie in der Analyse (Planungsbericht, Kapitel 2.5) aufgezeigt, liegen die grossen Parzellen (> 5'000 m<sup>2</sup>) hauptsächlich in den Arbeitszonen. Diese wiederum sollen von qualitätssichernden Verfahren ausgenommen werden. Für Arbeitszonen sind jedoch ebenfalls Regelungen für eine ortsbauliche Qualitätssicherung zu finden.

#### *Antrag*

*1.5.1-1. Bei Bauvorhaben ab 5'000 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche in Arbeitszonen sind ebenfalls Regelungen für eine ortsbauliche Qualitätssicherung zu finden.*

### 1.5.2 Denkmalschutz

Dass der Richtplan Siedlung das ISOS berücksichtigt und Massnahmen definiert, unterstützen wir. Leider werden jedoch nur die ISOS Gebiete behandelt. Wir vermissen eine Prüfung zum Umgang mit ISOS Baugruppen – besonders jene mit dem Erhaltungsziel A.

#### *Antrag*

*1.5.2-1 Es ist eine zusätzliche Massnahme zur Prüfung der Baugruppen der ISOS-Kategorie A zu erstellen mit der Definition: Die Baugruppen der ISOS-Kategorie A werden auf ihre Erhaltungsziele (Substanzerhalt, Strukturhalt, weitere Handlungsempfehlungen) hin geprüft.  
Diese Massnahme soll als Festsetzung kurzfristig angesetzt werden.*

### 1.5.4 Wohnraumstrategie

Massnahme S-20.1: Entwicklung einer Wohnraumstrategie (Vororientierung, mittelfristig bis 2035)

Das Thema preisgünstiger Wohnraum zeigt exemplarisch die theoretische und praxisferne Erarbeitung des Richtplans (hier Richtplan Siedlung). Die Stadt hat seit 10 Jahren einen klaren gesetzlichen Auftrag: Die Stadt sorgt stetig für mehr bezahlbare und gute Wohnungen. Das Gesetz<sup>13</sup> gibt auch konkrete, einfache Mittel und Massnahmen vor: Insbesondere durch Abgabe von Land an Wohnbaugenossenschaften, durch intensivere Nutzung des Landkreditkontos und durch Darlehen. Städtische Grundstücke, die sich gut für Wohnüberbauungen eignen, müssen gesichert und für diesen Zweck genutzt werden<sup>14</sup>. Dieser konkrete und unmissverständliche gesetzliche Auftrag und die entsprechende gesetzliche Grundlage kommen im gesamten Richtplantext nicht ein einziges Mal vor.

Lediglich die Begriffe preisgünstiger Wohnraum und bezahlbarer Wohnraum kommen auf den Seiten 15 und 36 des Richtplantextes als allgemeine Begriffe ohne jeglichen Bezug zum gesetzlichen Auftrag und den gesetzlich vorgegebenen Mitteln vor. Zum einen bei der «nachhaltigen Siedlungsentwicklung», zum andern im Zusammenhang mit einer «Wohnraumstrategie», die erarbeitet werden soll. Letztere ist lediglich als Vororientierung beschrieben, also als Idee<sup>15</sup>. Statt endlich die gesetzlich definierten Massnahmen umzusetzen, verliert sich der Richtplan auch hier in «Planung der Planung». Die Stadt braucht nicht primär eine Wohnraumstrategie, für die wohl nochmals fünf Jahre ins Land ziehen

<sup>13</sup> Reglement über die Förderung von preisgünstigem Wohnraum vom 20. April 2016 (RFpW), RS 908.0.2

<sup>14</sup> Reglement über die Förderung von preisgünstigem Wohnraum, Art. 1 ff.

<sup>15</sup> «In der Regel handelt es sich hierbei bloss um Ideen» (Richtplan, S. 6)

würden. Sondern ganz konkret endlich die Abgabe der vorhandenen geeigneten Grundstücke an gemeinnützige Wohnbauträger, die konstante Festlegung einer massvollen Quote von preisgünstigem Wohnraum (Kostenmiete) in allen Gestaltungsplänen und stetigen Landerwerb<sup>16</sup>.

Der Stadtrat hat es in den vergangenen Jahren verpasst, die städtischen Grundstücke Ried/Wellhauserweg (Parzelle Nr. 20013, 10'204 m<sup>2</sup>) und Sonnenhofstrasse (Parzelle Nr. 50440, 8'411 m<sup>2</sup>) im Sinne der gesetzlichen Vorgabe (Art. 3 Abs. 2 RFpW) an gemeinnützige Wohnbauträger abzugeben. Die Stadt steht zudem in der Pflicht, von privaten Wohnbauträgern einen angemessenen Anteil von preisgünstigem Wohnraum einzufordern bzw. durchzusetzen<sup>17</sup>.

Chrampfe & Hirne fordert einen Neuanfang und mehr Leadership in der Wohnbaupolitik. Wir erwarten vom Stadtrat, dass er die notwendigen Massnahmen trifft, damit die städtischen Grundstücke am Wellhauserweg, an der Sonnenhof- und der Oberkirchstrasse zu tragbaren Bedingungen an Wohnbaugenossenschaften abgegeben werden.

Auf der Ebene des Richtplans braucht es eine klare strategische Zielvorgabe.

#### Antrag

*1.5.4-1. Die Stadt trifft die notwendigen Massnahmen, damit der Anteil von preisgünstigem Wohnraum (Kostenmiete) am Gesamtwohnungsbestand von heute 4,5% (ca. 480 Wohnungen) auf mindestens 10% (ca. 1000 Wohnungen) im Jahre 2040 steigt.*

#### 1.5.5 Mehrwertausgleich

##### Massnahme S-21: Entwicklung eines Reglements für den Mehrwertausgleich

Wachstum und Verdichtung führen zu einem Mehrbedarf an öffentlichen Infrastrukturen wie Freiräumen, Parks, Schulen oder verbesserter Erschliessung für Fuss- und Veloverkehr. Es entstehen Folgekosten für die öffentliche Hand. Zu deren Bewältigung spielt der Mehrwertausgleich künftig eine zentrale Rolle.

Mit der Revision des kantonalen Planungs- und Baugesetzes vom 4. März 2026 (noch nicht in Kraft) stehen den Thurgauer Gemeinden zwei neue Instrumente zur Verfügung, um Planungsvorteile bei Auf- und Umzonungen abzuschöpfen: Die hoheitliche Mehrwertabgabe (§ 70a neu PBG) und die Option mit dem städtebaulichen Vertrag (§ 64b neu PBG). Die notwendigen Rechtsgrundlagen im kommunalen Recht von Frauenfeld müssen unverzüglich geschaffen werden, damit die Stadt gewappnet ist für die anstehenden Um- und Aufzonungen im Murgbogen und im Langfeld.

Die Erträge aus dem kommunalen Mehrwertausgleich fliessen in den Spezialfinanzierungsfonds der Stadt, wobei sich der Verwendungszweck nach kantonalem Recht richtet (§ 45 PBV). Bei städtebaulichen Verträgen ist der Spielraum grösser. Damit lassen sich massgeschneiderte Lösungen für die jeweiligen Areale realisieren. So kann beispielsweise ein neuer öffentlicher Park, die Finanzierung einer Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr oder preisgünstiger Wohnraum im Vordergrund stehen.

#### Anträge (Ergänzung Massnahme S-21)

*1.5.5-1. Die Mehrwertabgabe soll mindestens 30% des Bodenmehrerts<sup>18</sup> betragen.*

*1.5.5-2. Der Mehrwertausgleich soll in erster Priorität über Massnahmen auf dem entsprechenden Areal oder im direkten Umfeld mittels städtebaulichem Vertrag erfolgen. Sofern ein städtebaulicher*

<sup>16</sup> Nicht nur das blosses Lippenbekenntnis zu einer aktiven Bodenpolitik (S. 36, im Anschluss an die «Wohnraumstrategie», auch nur als Vororientierung)

<sup>17</sup> Verordnung über die Förderung von preisgünstigem Wohnraum vom 31. Januar 2023 (RS 908.0.20): Art. 6 «Private oder institutionelle Wohnbauträger sind über die Bewilligungsbehörde anzuhalten, bei Neubauprojekten einen Anteil der Wohnungen als preisgünstigen Wohnraum auszuscheiden».

<sup>18</sup> Der Bodenmehrwert entspricht der Differenz zwischen dem Verkehrswert der betreffenden Bodenfläche ohne und mit Planungsmassnahme zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Planungsmassnahme (§ 64 Abs. 2 PBG).

*Vertrag nicht zustande kommt, bildet die Abgabe in den kommunalen Mehrwertausgleichsfonds die Rückfallebene.*

*1.5.5-3. Solange das kommunale Reglement über den Mehrwertausgleich nicht in Rechtskraft erwachsen ist, dürfen keine Um- und Aufzonungen beschlossen werden.*

## **1.6. Öffentliche Bauten und Anlagen**

In diesem Abschnitt fehlt der Bezug zur Liegenschaftenstrategie, zur Bodenpolitik und zum Konzept Sport und Freizeitanlagen.

### *Antrag*

*1.6-1. Die in den Massnahmen S-22.1 bis S-22.6 aufgeführten Hochbauprojekte sind mit einem Preisschild (Kostenschätzung ) zu versehen.*

*1.6-2. In der Ausgangslage wird der Bezug zur Liegenschaftenstrategie, zur Bodenpolitik und zum Konzept Sport und Freizeitanlagen hergestellt.*

## 2 Freiraum

### Allgemeines

Die differenzierte Auseinandersetzung mit der Entwicklung des Freiraums ist für Frauenfeld ein Novum. Im Vergleich zum Richtplan Natur und Landschaft (1999) ist der Planungsansatz umfassender, indem Freiraumnutzung, Biodiversität und Stadtklima integral behandelt werden. Positiv aufgefallen sind uns das Bekenntnis zur klimaverträglichen Stadtgestaltung, zum Schwammstadtprinzip und zur Weiterentwicklung des Lebensraums Murg.

### 2.3. Stadteigene Freiräume im Siedlungsgebiet

Die Verknüpfung zum Gesamtkonzept Freizeit- und Sportanlagen (2023) fehlt.

#### Antrag

*2.3-1. In der Ausgangslage wird der Bezug zum Gesamtkonzept Freizeit- und Sportanlagen hergestellt.*

### 2.4 Strassenräume und Plätze im Siedlungsgebiet

#### Massnahme F-4: Entwicklung eines Strassenraumkonzepts

Wir begrüssen ein nachvollziehbares Konzept bei der Gestaltung unserer Strassenräume. Als Massnahme wird jedoch nur ein Leitfaden mit Gestaltungsrichtlinien festgesetzt. Wir bezweifeln, dass dies ausreichend ist. Wir verweisen auf die praxisorientierte Publikation des BAFU: Hitze in Städten. Grundlage für klimaangepasste Siedlungsentwicklung. Bern 2018: BAFU.

#### Antrag

*2.4-1. Das Strassenraumkonzept berücksichtigt die zentralen Ziele wie Aufenthaltsqualität, Sicherheit, Zugänglichkeit, Stadtklima, Lärmschutz und die Qualität des öffentlichen Raums.*

### 2.5 Nichtstädtische Freiräume im Siedlungsgebiet

#### Massnahme F-5: Ergänzung des Rahmennutzungsplans

Hitzeminderung ist eine gemeinsame Aufgabe von privaten und öffentlichen Eigentümern. Die Ergänzung des Zonenplans mit eigentümerverbindlichen Vorgaben zum Stadtklima erachten wir als zentrale Massnahme<sup>19</sup>. Öffentlich-rechtliche Körperschaften sollten über ihre gesetzlich verankerte Vorbildfunktion stärker in die Pflicht genommen werden.

Die Stadt verfügt auch im Bestand über Möglichkeiten, private Eigentümer für hitzemindernde und ökologische Massnahmen zu sensibilisieren und solche auf eigenem Grund zu realisieren (Pflanzen von Bäumen, Entsiegelungen, Trittsteinbiotop, Rückhaltmassnahmen für Regenwasser). Eine entsprechende Massnahme vermissen wir im Richtplanentwurf. Damit bleiben potenziell 2'800 Hauseigentümer (und 1'300 Stockwerkeigentümer) als Akteure für Klimamassnahmen aussen vor.

---

<sup>19</sup> Planungsbericht Freiraum, S. 27: Elemente des Schwammstadtprinzips sind in eigentümerverbindliche Vorgaben zu überführen. Die Instrumente des Rahmennutzungsplans sind entsprechend zu ergänzen, u.a. mit Vorgaben zur Minimierung der Bodenversiegelung (Grünflächenziffern) und der Unterbauung, zur Gebäudebegrünung, sowie zur Versickerung und Retention von Meteorwasser.

#### *Antrag*

*2.5-1 Massnahme F-5.1: Analog zur erfolgreichen Förderung von Klein-PV-Anlagen und Wärmekollektoren ist ein befristetes Förderprogramm zu installieren mit dem Zweck, Hauseigentümer bzw. Stockwerkeigentümergeinschaften unbürokratisch bei der Realisierung privater Klimamassnahmen beratend und finanziell zu unterstützen.*

## **2.6. Natur und Landschaft**

### Massnahme F-10: Weiterentwicklung des Lebensraums Murg

Die Massnahme F-10 ist als Vororientierung/langfristig eingestuft, obwohl es dazu eine Testplanung gibt, die seit vier Jahren auf ihre Realisierung wartet. Die Umsetzung der Testplanung Murg wird so auf die lange Bank geschoben.

Im Richtplantext ist festgehalten, dass die Stossrichtungen und Zielsetzungen aus der bestehenden Syntheseplanung des erfolgten Testplanverfahrens übernommen werden können. Dieser Verweis reicht nicht aus. Es braucht hier klare Aussagen, welche Massnahmen aus der Testplanung wann und mit welchen Mitteln umgesetzt werden.

#### *Antrag*

*2.6-1. Die Handlungsfelder der Testplanung Murg sind im Richtplan in konkrete behördenverbindliche Massnahmen zu übersetzen inkl. Zeitplan und Finanzierung.*

### 3 Verkehr

#### Allgemeines

- In Frauenfeld wurde in den letzten 50 Jahren über nichts so ausgiebig und emotional debattiert wie über Strassen und Parkplätze. Es ist an der Zeit diese Grabenkämpfe hinter uns zu lassen und den Fokus neu zu richten. Nachdem Strassentunnels, Umfahrungen und Einbahnlösungen für lange Zeit vom Tisch sind, können wir uns mit dem beschäftigen, was wirklich zählt: Mit einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung und einer Aufwertung der öffentlichen Räume in der Innenstadt. Der Stadtraum soll nicht länger aus einem fahrenden Auto heraus, sondern mit der Geschwindigkeit eines Fussgängers erlebt werden<sup>20</sup>.
- Oberste Priorität hat für uns eine sorgfältige und zeitnahe Umsetzung der bereits beschlossenen Planungen, d.h. die flächendeckende Einführung von Tempo 30 in der Innenstadt, die Aufwertung der Strassenräume sowie neue Velorouten. Damit sind wichtige Weichen für die Verkehrsplanung in der Innenstadt gestellt, die im vorliegenden Richtplanentwurf nicht berücksichtigt wurden. Nach Inbetriebnahme der neu gestalteten Strassen in der Innenstadt sind die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen zu prüfen (Monitoring)<sup>21</sup>. Die vorliegenden Verkehrsmodelle zeigen, dass mit Tempo 30 die Verkehrszahlen (MIV) auf der Promenadenstrasse, Vorstadt und Ringstrasse zurückgehen<sup>22</sup>. Es lohnt sich deshalb, zunächst einmal abzuwarten, ob diese Verkehrsabnahme auch Realität wird. Erst wenn wir diese Resultate kennen, macht es Sinn, weitergehende Massnahmen zu prüfen<sup>23</sup>.
- Vor diesem Hintergrund erachten wird es als kontraproduktiv und gefährlich, wenn der Richtplanentwurf mit einem neuen Konzept der Netzhierarchisierung und der Idee einer neuen Hauptachse in Nordost-Süd-Richtung (Promenadenstrasse oder Ringstrasse) das fertiggestellte Projekt Aufwertung Innenstadt (Auflage vom 14.8. - 2.9. 2026) in Frage stellt. Die Aufwertung der Innenstadt geht zurück auf einen Auftrag im Richtplan 2011<sup>24</sup>, ist mit der Volksabstimmung vom 15. Mai 2022 über den Rahmenkredit demokratisch legitimiert und gehört damit zur planerischen Ausgangslage des vorliegenden Richtplanentwurfs. Das Auflageprojekt umfasst u.a. eine bauliche Umgestaltung der Promenade und der Ringstrasse mit Verbesserungen für den Fuss und Veloverkehr. Eine Aufklassierung der Promenade oder der Ringstrasse zu einer Hauptachse, wie sie der Richtplanentwurf zur Diskussion stellt, verursacht einen unlösbaren Zielkonflikt.
- Damit wird ein weiteres Mal eine Grundsatzdiskussion angestossen, die alte Gräben aufreissen und die bereits aufgegleisten Aufwertungsmassnahmen in der Innenstadt blockieren kann. Wir brauchen keine Experimente in der Verkehrsplanung und keine neuen Variantendiskussionen mit kurzer Halbwertszeit, davon hatten wir in der Vergangenheit mehr als genug. Die entsprechenden Planungen haben uns sehr viel Geld gekostet und sind alle in den Amtsschubladen verschwunden.
- Der Richtplanentwurf Verkehr zeigt in den Bereichen Gesamtverkehr und Motorisierter Individualverkehr (MIV) keinen erkennbaren Mehrwert gegenüber den bisherigen Planungen. Viele Massnahmen wirken akademisch, haben wenig Bodenhaftung und stammen offensichtlich von Planungsbüros, die mit den lokalen Verhältnissen in Frauenfeld nicht vertraut sind.

---

<sup>20</sup> Jan Gehl, Städte für Menschen, 2015

<sup>21</sup> Siehe Botschaft des Stadtrats an den Gemeinderat betreffend betr. Rahmenkredit Aufwertung Strassenräume Innenstadt von 11,3 Mio Franken/ Grundsatzfrage «Altstadt autofrei», vom 21.12. 2021 (S. 9).

<sup>22</sup> z.B. Promenade: Tempo 50: 11'100 Fz/Tag / Tempo 30: 10'100 Fz/Tag. (-9%). Vergleich DTV Verkehr im aktuellen Zustand mit Tempo 50 und DTV Verkehr mit Tempo 30 Regelung Innenstadt (Quelle ATV)

<sup>23</sup> Siehe Botschaft zur Volksabstimmung vom 15.5. 2022 betr. Rahmenkredit Innenstadt, S. 3

<sup>24</sup> Richtplan 2011, Massnahme Verkehr SN 2.4 Innenstadt Frauenfeld. Es handelt sich um eine Festsetzung mit Realisierung bis 2022 und einem Kostenrahmen von 10 Mio. Fr.

#### **Fazit:**

**Wir beantragen, dass die Ressourcen unserer Stadt beim Thema Motorisierter Individualverkehr nicht für neue Planungen (Netzhierarchisierung) und Variantendiskussionen (Hauptachse Promenaden- oder Ringstrasse), sondern für die Umsetzung bestehender Planungen eingesetzt werden.**

### **3.1 Gesamtstrategie Mobilität**

In diesen Abschnitt vermissen wir Daten und Überlegungen zur notwendigen Veränderung der Verkehrsmittelwahl (Modalsplit)<sup>25</sup>. Damit Mobilität stadtverträglich wird, muss sich der Modal Split verändern, vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu einer flächensparenden und umweltschonenden Mobilität.

Die Verkehrsmittelwahl ist ein wichtiger Gradmesser für eine nachhaltige Verkehrspolitik. Im Planungsbericht Verkehr gibt es keine aktuellen Angaben zu den jeweiligen Anteilen von MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr am Gesamtverkehr. Lediglich im Gesamtverkehrskonzept der Agglomeration Frauenfeld<sup>26</sup> wird für das Jahr 2021 ein MIV-Anteil von 59,1% ausgewiesen. Im Richtplan 2011 waren sowohl Daten zum Ist-Zustand wie Szenarien zur Veränderung des Modal Splits für 2030 aufgeführt<sup>27</sup>.

Für eine zeitgemässe Verkehrsplanung ist es unverzichtbar, dass messbare Ziele vorgegeben werden und die Zielerreichung regelmässig aufgrund objektiver Kriterien überprüft und beurteilt wird. Dafür braucht es Zahlen, nämlich zum Ist-Modalsplit und zum Ziel-Modalsplit<sup>28</sup>. Nur so lässt sich beurteilen, ob die im Richtplan Verkehr vorgesehenen Massnahmen genügen, um die gewünschte Veränderung (Reduktion MIV, Steigerung ÖV, Fuss- und Veloverkehr) im Modalsplit zu erreichen. Ohne solche Indikatoren bleiben die im Abschnitt Gesamtstrategie formulierten Grundsätze und Ziele unverbindliche Absichtserklärungen.

#### *Anträge (Ergänzungen im Kapitel Gesamtstrategie Mobilität)*

*3.1-1. Der Richtplan ist mit aktuellen Daten zum Modalsplit zu ergänzen.*

*3.1-2. Der Richtplan ist mit Angaben (Szenarien) zum angestrebten Modalsplit in den Jahren 2035 und 2045 zu ergänzen.*

*3.1-3. Der Richtplan hat aufzuzeigen, welche Massnahmen erforderlich sind, damit sich der Anteil des Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen bis zum Jahre 2035 um mindestens 10 Prozentpunkte gegenüber dem Stand von 2025 erhöht.*

### **3.2 Gesamtverkehr**

#### Massnahme M-1: Erfassen von Daten zur Entwicklung des Verkehrs

Die Erhebung von Verkehrszahlen hätte vor der Erarbeitung des Richtplans erfolgen sollen, nicht im Nachhinein. Es fehlen verlässliche Daten, wie sich das Verkehrsgeschehen entwickelt hat<sup>29</sup> und künftig entwickeln wird, gerade auch mit Blick auf die Verkehrsprognosen vergangener städtischer Verkehrsplanungen, die mit erheblichen Ungenauigkeiten behaftet waren.

Bereits im Fuss- und Veloverkehrskonzept 2020 wurde das Monitoring Fuss- und Veloverkehr als Massnahme festgehalten mit dem Auftrag, dieses bis 2022 umzusetzen. Diese Frist wurde nicht

<sup>25</sup> Siehe Kommunalen Richtplan Winterthur, April 2026, S. 16 und S.137.

<sup>26</sup> Agglomeration Frauenfeld (2024). Gesamtverkehrskonzept, Seite 30.

<sup>27</sup> Richtplan Siedlung und Verkehr vom 28.6. 2011, Band Erläuterungen, Grundlagen/Szenarien, S. 42 und S. 50

<sup>28</sup> Hilfreich wäre hier ein Städtevergleich (Mittlere Städte) zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.

<sup>29</sup> Von Interesse ist hier auch, auf welchen Strassenabschnitten es zu Verkehrsabnahmen gekommen ist. Der Richtplanentwurf 2026 und auch die bisherigen Planungen der Stadt gehen (zu Unrecht) von einer stetig zunehmenden Verkehrsbelastung aus. Die Zählstellen des kantonalen Tiefbaumes weisen für bestimmte zentrale Strassenabschnitte jedoch deutliche Verkehrsabnahmen aus. Beispiel Rathausplatz: Hier hat der Verkehr in den vergangenen 15 Jahren um 12,9% abgenommen.

eingehalten, erst im Juli 2026 wurde die erste Fuss- und Veloverkehrszählstelle in Frauenfeld in Betrieb genommen (MM ATV 6.7. 26).

#### *Antrag*

*3.2-1. Der Planungsbericht Verkehr ist unverzüglich mit aktuellen Verkehrsdaten für das ganze Strassennetz der Stadt zu ergänzen.*

### **3.3 Motorisierter Individualverkehr**

Massnahme M-3.1: Prüfauftrag: Identifizierung einer Hauptachse in Nordost-Süd-Richtung (Promenadenstrasse oder Ringstrasse)

Der Richtplanentwurf kritisiert die bisherigen Planungen als unvollständig<sup>30</sup> und schlägt als zentrale Massnahme (M-3.1) die Identifizierung einer Hauptachse in Nord-Ost-Süd Richtung vor - Promenadenstrasse oder Ringstrasse - mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr auf eine dieser Achsen zu konzentrieren, wobei die Ringstrasse im Vordergrund steht<sup>31</sup>. Dies soll mit Auf- und Abklassierungen und Sperrung (Was heisst Sperrung?) der Bahnunterführung Rheinstrasse (Massnahme M- 3.2) erfolgen.

Dieser Planungsansatz ist für Frauenfeld neu und kommt überraschend. Er birgt die Gefahr, dass es in Frauenfeld wiederum zu jahrelangen polarisierenden Variantendiskussionen (Promenadenstrasse gegen Ringstrasse) kommt. Das sollten wir vermeiden und von dieser Massnahme Abstand nehmen.

Eine Netzhierarchisierung ist nicht notwendig, weil sich das Verkehrsaufkommen auf der Promenadenstrasse (DTV ca. 11'000 Fz) und Ringstrasse (DTV je nach Strassenabschnitt zwischen ca. 7'300 und 9'300 Fz) heute in einem vertretbaren Rahmen bewegt. Die Aufteilung des Verkehrs auf die beiden Strassenzüge stellt einen gangbaren Weg dar. Dies gilt umso mehr als hier mit einer Verkehrsabnahme gerechnet werden kann, sobald die Massnahmen Tempo 30 und die angestrebte Veränderung des Modalsplits (Reduktion MIV) greifen. Demgegenüber wäre eine Verlagerung des Verkehrs auf die Ringstrasse kaum quartierverträglich und dürfte zu einer Überlastung führen. So etwas ist nicht mehrheitsfähig.

#### *Antrag*

*3.3-1. Die Massnahme M-3.1 ist ersatzlos zu streichen.*

Massnahmen M-4: Realisieren von ruhigen Quartierkammern

Wir unterstützen den Grundsatz, das Strassennetz nach dem «Kammern Prinzip» weiterzuentwickeln.

Massnahme M-6-1: Umgestaltung Strassenräume Rheintrasse-Rathausplatz-Promenadestrasse-Zürcherstrasse

Aktuell steht auf den obigen Strassenabschnitten eine lange vorbereitete Aufwertung der Strassenräume vor der Realisierung. Es ist nicht nachvollziehbar und stösst auf grosses Unverständnis, dass hier bereits die nächste Umgestaltung eingeläutet wird.

---

<sup>30</sup> siehe Planungsbericht Verkehr, S. 11: «Der MIV ist in den bisherigen Planungen nicht ausreichend systematisch behandelt worden. Ein spezifisches Konzept zur Steuerung, Reduktion und Abstimmung des MIV mit anderen Verkehrsmitteln fehlt. Zwar sind punktuelle Massnahmen wie Tempo-30-Zonen oder Umgestaltungen vorgesehen, diese folgen jedoch keinem übergeordneten Zielbild.»

<sup>31</sup> Die favorisierte Variante 2 umfasst folgende Massnahmen: Sperrung Promenade Strasse, Sperrung Bahn-Unterführung Zeughausstrasse, Sperrung Bahn-Unterführung Rheinstrasse, Sperrung Durchgangsverkehr Altwegg (Planungsbericht S. 22). Systemisch ermöglicht die Variante 2 den Verkehr gezielt auf wenige Hauptverkehrsachsen zu lenken und gleichzeitig grossflächig die Innenstadt (Altstadt, Bahnhofsbereich), sowie die Subzentren (Kurzdorf, Eisenwerk, Murgbogen, teilw. Langdorf) zu entlasten. (Planungsbericht S. 27). Jedoch ist die Variante auch mit Herausforderungen und ungeklärten Fragen verbunden. Es bleibt offen, ob die Kapazitäten ausreichen, wenn nur eine Hauptachse von Süd nach Nordost besteht (Planungsbericht, S. 37)

## Antrag

### 3.3-2. Massnahme M-6.1 ersatzlos streichen.

#### Massnahme M 7: Überprüfung der Parkierungsregelungen – und systeme

Das Thema **öffentliche Parkplätze** ist ungenügend bearbeitet. Es fehlen Aussagen zum Bedarf und zur Regulierung der öffentlichen Parkplätze. In der Innenstadt von Frauenfeld gibt es ein grosses Potential für die Reduktion von oberirdischen öffentlichen PP. Im Vordergrund stehen hier die grossflächig angelegten oberirdischen Parkplätze auf dem Marktplatz und dem Mätteli. Hier braucht es klare Vorgaben<sup>32</sup>.

#### Anträge (zusätzliche Massnahmen)

3.3-3. *Die Zahl der öffentlichen Parkplätze für Personenwagen ist auf die Ziele in den Bereichen Gesamtmobilität und Siedlungsentwicklung abzustimmen. Die Parkraumpolitik unterstützt die Veränderung des Mobilitätsverhaltens.*

3.3-4. *Parkplätze im öffentlichen Raum können im Rahmen von Verkehrsprojekten sowie von Bauvorhaben aufgehoben werden, wenn dies Verbesserungen für flächeneffiziente Verkehrsmittel, für Aufenthaltsqualität oder Klimaanpassung ermöglicht<sup>33</sup>.*

3.3-5. *Der Richtplan ist mit konkreten Massnahmen zu ergänzen, welche die Aufhebung der oberirdischen Parkplätze auf dem Marktplatz, dem Mätteli und der Freiestrasse vorbereiten.*

3.3-6. *Innerhalb der Quartiere ist die Fremdparkierung auf öffentlichen Strassen konsequent zu unterbinden.*

Die Regulierung der **Parkplatzerstellungspflicht bei privaten Bauvorhaben** (Abstellplatzreglement, zurzeit in Revision) wird mit keinem Wort erwähnt, obwohl es sich hier um das zentrale Steuerungsinstrument handelt, um Ziele im Bereich Umwelt, Städtebau und Aufenthaltsqualität zu erreichen.

#### Anträge (zusätzliche Massnahmen)

3.3-7. *Der Richtplan ist mit konkreten Massnahmen zu ergänzen, welche die Erstellung von privaten Abstellplätzen zugunsten einer stadtverträglichen und umweltverträglichen Mobilität<sup>34</sup> wirksam begrenzen. Dabei ist sicherzustellen, dass zur Erreichung dieser Ziele Abweichungen vom massgeblichen Bedarf an Parkplätzen angeordnet werden können.*

3.3-8. *Die Stadt fördert autoarmes Wohnen, indem bei der Anzahl der zu erstellenden Parkplätze der Spielraum «nach unten» vergrössert wird. Im urbanen Stadtkörper soll autoarmes Wohnen zum Standard werden. Neue Überbauungen sind entsprechend zu planen. Falsche Anreize wie die Ersatzabgabe für nicht erstellte Parkfelder sind zu eliminieren<sup>35</sup>.*

<sup>32</sup> siehe Kap. Siedlung 1.4.4. zentrumsnahe Potenzialgebiete

<sup>33</sup> siehe Kommunalen Richtplan Winterthur, April 2026, M 7.3, S. 182

<sup>34</sup> Reduktion der Treibhausgasemissionen auf Stadtgebiet auf Netto-Null bis im Jahr 2050 (Kap. 4.1 Energie)

<sup>35</sup> siehe Kommunalen Richtplan Winterthur, April 2026, M 7.5, S. 183.

### 3.4 Fussverkehr

Massnahme M-11.2: Murgweg Abschnitt Innenstadt.

Die Karte Richtplan Verkehr, Teilplan Fussverkehr zeigt, dass der Murgweg in der Innenstadt nicht entlang der Murg führt, sondern hinter die erste Häuserreihe verlegt wird. Die Realisierung des Murgstegs, der in der Testplanung Murg von 2022<sup>36</sup> vorgeschlagen wurde, fehlt. Damit wird die Chance vertan, eine neue Beziehung zwischen Murg und Stadt zu schaffen<sup>37</sup>. Dieser Murgzugang wird von CH seit langem gefordert, scheitert aber immer wieder an diversen Einwänden. Aufgabe des Richtplans ist es, hier Wege aufzuzeigen, wie diese Hindernisse zu überwinden sind (siehe auch Kapitel Freiraum Massnahme F-10).

#### Antrag

*3.4-1. Der Teilplan Fussverkehr und die Massnahme M-11.2. sind so anzupassen, dass der Fussweg im Bleiche Areal direkt entlang der Murg geführt wird.*

### 3.5. Veloverkehr

Der Richtplan formuliert nicht nur Zielbilder, sondern auch zahlreiche Prüf-, Planungs- und Umsetzungsaufträge sowie Konzepte und Studien für die Veloinfrastruktur. Ob daraus tatsächlich sichere und durchgehende Verbindungen entstehen, hängt von konkreten Folgeprojekten, Flächenumverteilungen im Strassenraum, verfügbaren Krediten und einer konsequenten Priorisierung ab. Massnahmen aus dem Richtplan 2011 wurden nur teilweise umgesetzt.

#### Anträge

*3.5-1. Es ist ein verbindliches und messbares Ziel für den Veloanteil am Gesamtverkehr und ein klarer Umsetzungsfahrplan für die wichtigsten Velorouten zu definieren.*

*3.5-2. Der Richtplan ist im Bereich Veloverkehr um einen verbindlichen Umsetzungsanhang zu ergänzen. Dieser soll sämtliche AP-relevanten Velomassnahmen einer Richtplanmassnahme zuordnen. Pro Vorhaben sollen mindestens der Streckenabschnitt, die federführende Stelle, die Projektphase, der Realisierungshorizont, die Kostenschätzung, die Finanzierung und der nächste politische Entscheid ausgewiesen werden. Zudem ist festzulegen, welche Netzlücken und Sicherheitsdefizite bis 2030 prioritär zu beheben sind.*

Während im Agglomerationsprogramm 5 das Velonetz gemeindeübergreifend mit Gachnang, Felben-Wellhausen und Matzingen behandelt und verknüpft wird, konzentriert sich der Richtplan nur noch auf Frauenfeld.

#### Antrag

*3.5-3. Es sind verbindliche Aussagen zu treffen, wie städtische Routen (insbesondere Massnahme M-12) an Gemeindegrenzen nahtlos weitergeführt und gemeinsam realisiert werden sollen.*

Der Ausbau der Veloparkierung wird grundsätzlich begrüsst und ist zwingend nötig. Auch hier bleibt der Richtplan sehr vage.

#### Antrag

*3.5-4. Anstelle der zahlreichen Prüfaufträge (Massnahmen M-15) soll die Veloparkierung priorisiert und dafür umsetzbare Massnahmen vorgeschlagen werden.*

<sup>36</sup> Siehe die Illustrationen zum Murgweg im Synthesebericht Testplanung «Lebensraum Murg», April 2022, S. 22 ff

<sup>37</sup> Das Projekt Murgsteg hat eine lange Vorgeschichte, die bis in Jahr 2000 zurückreicht. Der Gewerbeverein Frauenfeld erarbeitete damals ein Projekt für einen Murguferweg als Jubiläumsgeschenk (150 Jahre Gewerbeverein) an die Stadt. Im September 2000 erfolgte die Baueingabe (TZ vom 15.9. 2000). Passiert ist bis heute nichts.

### 3.5. Öffentlicher Verkehr

Den Ausführungen in Abschnitt 3.5 (S. 78 ff.) insbesondere zum Stadtbus kann weitgehend gefolgt werden. Ohne Erwähnung bleibt allerdings die Tatsache, dass der anfängliche und anhaltende Erfolg des Stadtbus Frauenfeld ab ca. 2017/18 keine Fortsetzung erfahren hat. Obwohl 2019 und 2021 die Fahrzeugkilometer angehoben wurden (Neuerschliessungen), sind die Passagierzahlen von 2016-18 nie mehr erreicht worden. Die Passagierfrequenzen konnten mit dem Bevölkerungswachstum (+6% seit 2016) nicht nur nicht mithalten, sondern stagnierten sogar absolut. Lagen die Einstiege pro Einwohner in den Jahren 2017 und 2018 noch bei 101 bzw. 95 Personen, konnten in den Jahren 2024 und 2025 noch 89 bzw. 88 Personen notiert werden. «Positiv» entwickelte sich dagegen der Ertrag pro Passagier: von CHF 0.74 (2017) auf CHF 0.98 (2025).

Einer der Gründe für die beschriebene Stagnation dürfte in der etwa ab 2016 einsetzenden zunehmenden Beliebtheit von E-Bikes liegen.

Ein zweiter Grund ist die von Frauenfeld selbst geförderte Konkurrenz des Stadtbusses durch mietbare VOI-E-Trotinetts. Es ist anzunehmen, dass nicht nur Fusswege ersetzt werden, sondern auch Stadtbusfahrten – weil VOI billiger fahren lässt und in der Regel auch schneller ans Ziel befördert. Öffentlich nicht bekannt ist, welche Einnahmen der Stadt zufließen für die gesteigerte Benützung des öffentlichen Grunds und allfällige «Ad hoc-Entsorgungstouren» durch den Werkhof.

Ein dritter Grund dürfte in der städtischen Tarifpolitik liegen. Anders als Kreuzlingen haben sich Stadt- und Gemeinderat nicht durchringen können, das teure Einzelbillett für die OSTWIND-Zone 921 (CHF 3.30 bzw. CHF 2.70) mit Gültigkeit 1 Stunde zu subventionieren.

Mit Blick auf diese Darlegung kann sich die im Richtplanentwurf erwartete Zunahme der Passagiere nicht auf die aktuelle Entwicklung, sondern nur auf vermutete Effekte durch Änderungen einzelner Routen, Fahrplan SBB und eigene Fahrplanverdichtungen berufen.

M-17 Aktualisierung des Busbevorzugungskonzepts: Die in den Massnahmen M-17.3 bis M-17.7 gesetzten Fristen (mittelfristig bzw. mittel- bis langfristig) sind störend und dürften noch jahrelang das Problem Fahrplaninstabilität fortschreiben.

#### *Antrag*

*3.5-1. Die Massnahmen M-17.3 bis M-17.7 sind bezüglich Festsetzungen sowie Zeiträume der Umsetzung zu modifizieren mit dem Ziel einer beschleunigten Umsetzung der grundsätzlich unbestrittenen und notwendigen Massnahmen.*